

Saab 9-5 Aero Wagon 1999–2001

NEVS-brevet tisdag 1 januari

sverigesradio

1. Ingen ny batterifabrik i Trollhättan

Victor Jensen 2018-12-24 kl 08.17

Bygget av en batterifabrik i Trollhättan blir inte av nu, eftersom det kinesiska företaget GSR har lagt planerna på is. Fabriken hade kunnat skapa hundratals nya jobb. Enligt elbilstillverkaren Nevs vd Stefan Tilk blir det troligen inte någon fabrik. – Nej, jag tror inte det. Det har gått lite i stå, säger Tilk till Ekot.



Elbilsbatterier

Det kinesiska företaget GSR har investerat en hel del pengar i elbilstillverkaren Nevs och kanske ska bli delägare. Utöver det hade GSR också planer på att bygga en batterifabrik i Trollhättan, men det är nu uppskjutet.

På en presskonferens i våras sade GSR:s vice ordförande att företaget ville bygga en fabrik för sammansättning av elbilsbatterier i Trollhättan och att bygget skulle starta så snart som möjligt, kanske redan 2019.

Det talades då också om att den fullt utbyggd kunde ge hundratals nya jobb.

Anledningen till att det nu inte blir en fabrik i Trollhättan ska vara att kinesiska GSR aldrig köpte biltillverkaren Nissan batterifabriker så som företaget ville.

– Den förhandlingen bröt samman i sommar. Det innebär att tanken att köpa kobolt och andra råvaror från gruvor, som sedermera skulle resultera i en packfabrik i Trollhättan, inte har realiserats ännu. Det är on hold kan man säga, säger Tilk till Ekot.

Men det här ska inte påverka Nevs negativt, menar Tilk. Biltillverkaren köper i stället batterier av ett annat företag, som man redan har avtal med.

Men för Trollhättans del däremot innebär det att kommunen går miste om kanske flera hundra jobb.

– Det är beklagligt. Det är strategiskt värdefullt om vi kunde få hit batteriteknologi och det skulle också ge en stärkt fordonsindustri med ett antal arbetstillfällen. Så det är tråkigt, säger Trollhättans näringslivschef Dick Eriksson till Ekot.

I Sverige finns sedan tidigare bland annat en batterifabrik i Göteborg och planer på en storfabrik i Skellefteå.

SVENSKA DAGBLADET

2. Sverige halkar efter när framtidsjuvelen säljs

Jonas Fröberg

SvD Näringsliv fredag 21 december 2018, sidan 12

Mitt framför ögonen på Volvo Cars kapar Volkswagenkoncernen åt sig svensk fordonsbransch kanske finaste digitala juvel – Göteborgsföretaget Wirelesscar. Det finns affärsmässiga skäl för köpet – men Sverige får se ännu ett bolag gå till Tyskland.



Volvo Cars Håkan Samuelsson med conceptbilen 360. System för uppkoppling av bilar till molntjänster är hett i branschen, men Samuelsson kan ha missat tåget…?

Låt oss först skilja på Volvo och Volvo: på onsdagen blev det klart att AB Volvo, i dagligt tal ”lastbilsvolvo” säljer sitt dotterbolag Wirelesscar AB till Volkswagenkoncernen. Prislapp för 75,1 procent: 1,1 miljarder kronor.

Wirelesscar levererar system för uppkoppling av bilar till personbilsbranschen.

Nu får Volvo Cars – ”personbilsvolvo” – vd Håkan Samuelsson sitta och titta på när ärkerivalen Volkswagengruppen köper Göteborgsgrannen som är ett mycket intressant digitalt bolag för framtiden i branschen.

Låt oss återkomma till varför det inte är Volvo Cars som köper bolaget.

Vad är drivkraften bakom affären? Hittills har det starkt växande Wirelesscar, med 350 anställda som huvudsakligen sitter i Göteborg, utvecklat och levererat system som kopplar upp personbilar – som exempelvis GM:s OnStar. Bolaget har en egen plattform, 3,5 miljoner uppkopplade bilar globalt, och kunder som Volvo Cars, Volkswagen, Nissan och Jaguar Land Rover.

Men systemen är i dag relativt enkla.

Nu tar hela bilbranschen ett jättekliv in i framtidens affärsmodeller.

Då måste också bolaget Wirelesscar ta stora kliv. Få möjlighet att växa och utvecklas.

”Den uppkopplade bilen” blir en nyckel i ett stort digitalt ekosystem där allt från trådlös uppdatering, nya digitala tjänster och bildelning finns med.

Då är faktiskt, lite otippat, Volkswagen en bra ny huvudägare. VW-koncernen har ur dieselskandalens djupaste gyttja stigit upp som bilvärldens, vid sida om Tesla, kanske intressantaste digitala aktör. Man utvecklar ett eget operativsystem och en egen molnlösning och har mycket aggres siva mål med sin helt nya bil familj ”ID”. Nu behöver VW driva och kontrollera utvecklingen i bilarnas uppkopplingsteknik som möjliggör alla nya tjänster och affärsmöjligheter.

Köpet är därför naturligt: som en byggsten i det nya digitala ekosystemet.

Det finns andra aktörer än Wirelesscar som kan betraktas som mer innovativa, men de är huvudsakligen kinesiska och, som min kollega Birgitta Forsberg har skrivit: det finns en passus i den kinesiska underrättelselagstiftningen att alla kinesiska bolag på statens begäran ska kunna möjliggöra spioneri för statens räkning.

Då är uppkopplade bilar lite känsligt.

Man säger att alla kunder, inklusive Volvo Cars, ska behållas. Det bekräftas av Volvo Cars i ett mejl där man lagt till orden ”för tillfället”.

På en telefonkonferens på onsdagseftermiddagen öppnade VW:s ledning för att köpa 100 procent av bolaget. Då kan det bli annorlunda.

Jobben då? De flesta av de 350 anställda sitter i Göteborg, även om kontor finns i USA och Kina. På kort och medellång sikt torde kompetensen hos de anställda vara så viktig att det i praktiken blir omöjligt att flytta bolaget. Men blir bolaget helägt av VW vet vi inte vad som händer.

Så på lång sikt finns inga jobbgarantier i Sverige. Tvärtom.

Varför köper då inte Volvo Cars bolaget? Håkan Samuelsson satt själv fram till i våras i styrelsen i AB Volvo, där finanschefen Jan Gurander pratat om en försäljning i minst ett år. När jag intervjuade Håkan Samuelsson för bara en vecka sedan poängterade han att han inte söker partners i stora bilbolag utan i mindre digitala bolag.

Att Volvo Cars nu inte står som köpare kan ha flera orsaker: en är att Volkswagen kommit betydligt längre i sin digitaliseringsprocess och har helt andra finansiella muskler för att utveckla bolaget än Volvo Cars. En annan är att Volvo Cars är helägt av ett kinesiskt bolag vilket faktiskt kan sätta käppar i hjulet.

Vad det än är är det tråkigt för svenskt näringsliv. Många knyter näven i fickan och tänker på när Scania gick till Volkswagen 2014.

För vilka vackra ord som än sägs en sådan här dag finns inga garantier för att jobb och utveckling stannar i Sverige på sikt.



Jonas Fröberg
reporter på SvD Näringsliv.

HÖGSTA VÄXELN

3. Mazda CX-3

Andreas Bergman 22 december 2018

Synnerligen snygg men mindre praktisk



Det verkar som att alla vill köra en SUV istället för en kombi, åtminstone att döma av biltillverkarna. De trycker nämligen ut fler stadsjeepar nu än någonsin och de kommer i alla möjliga olika storlekar. Även om du är ute efter en småbil måste du därför självfallet köpa en SUV, och Mazdas modell i segmentet är CX-3. Nu under hösten genomgår den en liten (med betoning på liten) uppdatering och frågan är om den är lika relevant nu som den var 2015 när den först lanserades. Låt oss ta reda på det genom att lägga i Högsta Växeln och recensera Mazda CX-3.

De uppdateringar som CX-3 får syns egentligen inte alls men om man tittar noggrant ser man att fronten ser lite annorlunda ut. De har dock inte lyckats förstöra det fenomenala utseendet CX-3 levererade från första bilen. Bilen är skitsnygg, särskilt bakifrån. Linjerna faller samman i en tuff och aggressiv helhet som är minst sagt tilltalande. CX-3 är tveklöst en av de kaxigaste barnen på gatan.

Interiören har också fått lite kosmetisk tillsyn, men det rör sig inte om mycket mer än några tygklädda paneler samt lite bättre teknik i form av adaptiv farthållare och adaptivt helljus. Layouten för tankarna till BMW med det iDrive-liknande infotainmentsystemet. Det är enkelt att använda och tillräckligt snyggt att titta på utan att vinna några designpriser. En negativ punkt är dock klimatsystemet som kontrolleras via tre vreden som både ser och känns varken moderna eller exklusiva.

Testbilen var utrustad med toppmotorn: en bensinare på två liter med 150 hästar. Dessa går ner i backen genom alla fyra hjul och en sexstegad automatlåda. Motorn är bra utan att utmärka sig som makalös, men bilen känns framhjulsdriven. Detta är en återkommande detalj hos flera asiatiska märken (däribland Lexus och Honda) och inte bara Mazda. Bortsett från det är CX-3 riktigt skojig att köra. De små yttre måtten ger den en väghållning som är typisk för småbilar. Det innebär att den är högst följsam i kurvor och lätt att kasta runt som man behagar. Kul!



De små yttre dimensionerna leder också till begränsade praktiska egenskaper. Tro inte att CX-3 har mer bagageutrymme än valfri annan icke-SUV-småbil för det har den inte. Dessutom är baksätet ingen rolig plats med sina små fönster och dåliga benutrymme. CX-3 passar därför bättre som en andrabil för de som har behov att lasta barn och annat diverse gods.

På det stora hela är Mazda CX-3 ett attraktivt paket. Dessutom är grundpriset högst sympatiskt; för under 180 000 får du en basmodell med 121 hästkrafter och Mazdas utmärkta manuella låda och det är den modellen jag hade valt. Testbilen kostade nämligen över 250 000 kronor vilket inte alls är orimligt men det framstår inte som en lika bra deal. Det är dock synd att man inte kan få bilen med 2,5-litersmotorn som satt i den Mazda 6 som vi också nyligen testade. Då hade den varit en riktig miniraket men kanske hade det varit för bra för att vara sant.



BETYG

Exteriör 8	
Interiör 6	
Körglädje 8	
Relativ praktikalitet 6	
Ha-begär 6	
Relativ prestanda 5	
Teknik 6	
Motorljud 6	
Komfort 6	
Valuta för pengarna 7	
SAMMANFATTNING Mazda CX-3 är en snygg och körglad liten bil, men se till att slå till på den lite svagare bensinmotorn. Den är mycket billigare och lustigt nog också snabbare till 100.	**6.4** **TOTAL POÄNG**



Andreas Bergman
Chefredaktör och medgrundare.
Inbiten miljöaktivist och nästan
lika stort fan av Dacia som Marcus Berggren.

4. Mitsubishi Outlander PHEV populära laddhybridsuven har blivit lite bättre

Alrik Söderlind

2018-12-21, 06:18

Snålare och starkare bensinmotor, större batteri, bättre styrning, förbättrad fyrhjulsdrift och 96 ytterligare uppdateringar ska öka lusten till trotjänaren Outlander PHEV. Räcker det?



Vad är nytt?

14 nya bensinhästkrafter, ytterligare 1,8 kWh batterikapacitet och 13 fler elhästkrafter till bakaxeln. Dessutom har styrningen omkalibrerats, fjädringen förfinats, interiören fräschats upp och den yttre designen fått små uppdateringar.

Outlander från 2013 har fått sin tredje facelift och blivit lite bättre på en rad punkter.

Hur är den att köra?

Den största märkbara skillnaden är att styrningen numera är riktigt trevlig! Körd elektriskt är det som vanligt för en elbil tyst och smidigt, man kan numera köra i upp till 135 km/h på el. Samarbetet med bensinmotorn är effektivt och så länge man inte gasar hårt är det mycket trivsamt – full gas ger en surrande "CVT-motor" – den steglösa växellådan ger höga varv vid acceleration.

Jämfört med föregångaren känns bilen lite starkare, med bättre respons. I stadstrafik är fjädringen mycket stum över ojämnheter men på landsväg rullar bilen bekvämt. Sittpositionen är väldigt "ovanpå" och även om drivlina och styrning är bra är Outlander inte en spänstig och underhållande bil. Den kränger en del.

I sportläget blir gasresponsen mer alert och styrningen tyngre. Fyrhjulsdriften gör ett bra jobb.

Nördfakta

Den nya motorn arbetar enligt Atkinsoncykeln. Det betyder att komprimeringsfasen, tack vare ventiljusteringar på insugssidan, är kortare än expansionsfasen. Detta ger sänkt förbrukning men också lägre effekt per liter slagvolym. Det är därför motorn är på 2,4 liter istället för som tidigare på 2 liter. Motortekniken passar bra ihop med hybriddrift och Atkinsoncykeln är aktiverad upp till 80 procent av effektuttaget. Vid stor last går motorn över i Ottoläge.

Outlander PHEV var Europas mest sålda laddhybrid 2013–2017 och världsetta 2014–2015.



Det finns 58 knappar, reglage och vred. En hel del känns antikt. Annat är modernt.



I S-Edition ingår bland annat en snygg läderklädsel.
Stolarna är bekväma.



80 procent laddning på 25 minuter, eller fullt hemma på 3–5 timmar.

Borde jag köpa en?

Den officiella körsträckan på el är enligt WLTP-normen 54 km. I verkligheten kan man numera köra cirka 3,5 mil på el mot 3,1 mil tidigare. Att Mitsubishi är den enda "vettigt" prissatta laddbara suven och dessutom finns tillgänglig för leveranser gör den till ett självklart köp för dig som behöver en fyrhjulsdriven laddbar suv. Klarar du dig med den mindre Kia Niro laddhybrid får du en modernare men enbart framhjulsdriven bil.

Är du bortskämd med premiumkänsla och kräver körglädje ska du däremot avstå från Outlander. Ägarbetygen i vår databas ger plus för ekonomi och bagage men minus för alla andra delbetyg. Outlander är alltså en bil för plånbok och miljö men inte för dig som gillar körglädje eller har känsslomässiga krav på din bil.

TEKNISKA DATA

MITSUBISHI OUTLANDER PHEV

MOTOR: R4, bensin, turbo, 1 353 cm³, 135 hk vid 4 500 r/min, 211 Nm vid 4 500 r/min. 2 elmotorer: fram 82 hk/137 Nm, bak 95 hk/195 Nm, cvt-låda. Elektrisk fyrhjulsdrift.

KAROSS: L/b/h 4 695/1 800/1 710 mm. Axelavstånd 2 670 mm. Tjänstevikt 1 929 kg. Bagage 463–1 602 l.

PRESTANDA: 0–100 km/h 11,0 sek. Toppfart 170 km/h. Förbrukning WLTP 2,0 l/100 km. CO_2 46 g/km.

PRIS: 399 000:–, S-Edition 489 900:-. Aktuell nu.

SUMMERING

PLUS: Miljöbonus 26 680 kronor, förmånsvärde per månad från 1 113 kronor. Snabbladdning möjlig. Bra familjebil. Eldrift.

MINUS: Fjädring i stadstrafik, känns delvis daterad. Ej autobroms.

★★★½

5. Prov: BMW Z4 M40i är en hårding med mjuk topp

Gerd Stegmaier, 2018-12-23, 16:11

BMW satsar på mer körglädje i nya Z4. Det ska ske med kortare hjulbas, bredare spårvidd, smidigt chassi och pigga motorer. Vassast är toppversionen M40i.



VAD ÄR NYTT?

Det är en helt ny generation Z4, den tredje. Målet har varit att göra modellen sportigare att köra. Det ihopfällbara plåttaket är borta, ersatt av en textilsufflett som är lättare och snyggare. Designen är ny men släktskapet tydligt.

Z4 har växt på alla ledder utom i fråga om hjulbasen som kortats 26 mm för snärtigare väg-egenskaper. LED-strålkastarna i frontens ytterhörn är standard, adaptiva Matrix-LED-strålkastare tillval. Frontens njurar har fått ett nätliknande mönster. På framskärmarna finns luftutsläpp som faktiskt har en funktion. De ska minska luftvirvlarna i hjulhusen.

Chassit är nytt med McPherson-ben fram och dubbla tvärlänkar. Bak sitter en femlänkad multi-linkkonstruktion. Stötdämparna är adaptiva och elektroniskt ställbara.

Starkaste versionen, Z4 M40i, har en treliters rak sexcylindrig motor på 340 hk och 500 Nm. Effekten är samma som i föregångaren Z4 sDrive35is men twin scroll-turbomotorn har arbetats över och nykomlingen är kvickare.

De mindre motorerna är på 2,0 liter, har också twin scroll-turbo och ger 197 hk/320 Nm (Z4 sDrive20i) och 258 hk/400 Nm (Z4sDrive30i). Alla tre har partikelfilter och uppdaterade 8-stegs Steptronic Sport automatlådor.

Den som nödvändigtvis måste växla själv får vänta till juli 2019 då den minsta motorn går att få med 6-växlad manuell låda – rekommenderas inte.



Klassisk men digital BMW-interiör. Två 10,25-tumsskärmar och head up-display (tillval).



HUR ÄR DEN ATT KÖRA?

Förra generationen Z4 (E89) fick plåtcab som ärkerivalen Mercedes SLK och blev mer lik denna. Det betraktar inte BMW direkt som beröm och fokus för den nya har varit dynamik och körglädje.

Den kortare hjulbasen har gjort Z4 smidigare och mer alert. Föraren har placerats längre fram, mitt i bilen. Karossen är enormt vridstyv men fjädringen förmår både att klistra sig fast vid vägbanan och att leverera oväntat hög åkkomfort. Stötdämparna förvandlar även en ojämn vägbana till slät motorväg. Den bredare spårvidden (+98 mm fram och +57 mm bak) bidrar till den stabila gången. Diffspärren styrs elektroniskt och ger bilen en jämn skjuts ut ur kurvorna.

Den raka sexan bekräftar att BMW kan bygga varvvilliga och kraftfulla motorer. Den fungerar dessutom perfekt i samarbetet med den åttastegade automatlådan.



Nya Z4 är betydligt mer av en körmaskin än föregångaren.

NÖRDFAKTA

BMW har gjort hemläxan. Och lyckats. Nya Z4 M40i lär ha klarat Nürburgrings nordslinga på runt 7.55 minuter, snabbare än M2. Tygsuffletten spar inte bara 50 kg utan är också tystare än plåttaket och stjäl ingen bagageplats. Oavsett upp- eller nedcabbad sväljer bagaget 281 l – därtill med genomlastningslucka. Den Australienfödde designern Calvin Luk står för den yttre designen och säger sig ha inspirerats av BMW Z8 (2000–2003).

BORDE JAG KÖPA EN?

BMW Z4 har blivit en öppen sportbil istället för bara en öppen bil. Det går utmärkt att glida med den, men den belönar även aktiv körning. Få brister i en mycket kompetent bil.

TEKNISKA DATA

BMW Z4 M40i

MOTOR: R6, turbo, bensin, 2 998 cm^3, 340 hk vid 5 000 r/min, 500 Nm vid 1 600 r/min, 8-stegad Steptronic automatlåda, elektroniskt styrd diffspärr, bakhjulsdrift.

KAROSS: L/b/h 4 324/1 864/1 615 mm. Axelavstånd 2 470 mm. Tjänstevikt 1 610 kg. Bagagevolym 281 liter.

PRESTANDA: 0-100 km/h 4,5 sek. Toppfart 250 km/h. Förbrukning 7,4 l/100 km. CO_2 168 g/km (Euro 6d-Temp).

PRIS: Från 634 900:–. Säljstart nu. Lansering i Sverige i mars 2019.

SUMMERING

PLUS: Vägegenskaper, motorstyrka, prestanda, design.

MINUS: Högt pris, BMW tar bra betalt för tillval.

★★★★½

Av **Gerd Stegmaier**

BEARBETNING: **Torbjörn Lundgren**. FOTO: **Wolfgang Groeger-Meier**, BMW

RECHARGE

6. Nya utsläppskraven: Här är biltillverkarna som riskerar miljardböter

Erik Söderholm, 2018-12-23, 06:07

De nya utsläppskraven för personbilar som beslutades i EU blev visserligen inte lika hårda som en del politiker ville. Men å andra sidan blev de mycket striktare än många biltillverkare hoppades på.



Totalt ska utsläppen kapad med 37,5 procent mellan 2021 och 2030 och biltillverkare som hittills inte satsat på elbilar och laddhybrider kommer få det svårt.

Straffet för att inte klara utsläppskraven blir höga böter, och totalt sett kommer bilbranschen behöva betala nästan 40 miljarder kronor i böter, enligt en uträkning som PA Consulting gjort och som Automobilwoche skrivit om.

En väldigt stor del av dem står Volkswagenkoncernen, Fiat/Chrysler och PSA-gruppen med Peugeot, Citroën och Opel för. Men en del tillverkare – bland andra Volvo, Toyota och Renault/Nissan – beräknas komma undan eftersom de antingen ligger bra till i omställningen till eldrift eller undviker stora och starka förbränningsmotorer i modellprogrammet.

Enligt den här rapporten kan flera biljättar, som BMW och Mercedesägaren Daimler, komma undan böter helt om de ställer om snabbt. Volkswagens bötesbelopp kan minskas ordentligt på samma sätt, men det kräver också att försäljningen av elbilar tar fart ordentligt.

Så mycket kan biltillverkarna tvingas böta

Volkswagen:	14 miljarder kronor
Fiat/Chrysler:	7 miljarder kronor
PSA (Peugeot/Citroën/Opel):	6 miljarder kronor
Ford:	4,3 miljarder kronor
Hyundai/Kia:	3 miljarder kronor

Kan komma undan böter

BMW	(riskerar 2 miljarder kronor i böter)
Daimler	(riskerar 1,9 miljarder kronor i böter)
Mazda	(riskerar 770 miljoner kronor i böter)

Slipper böter

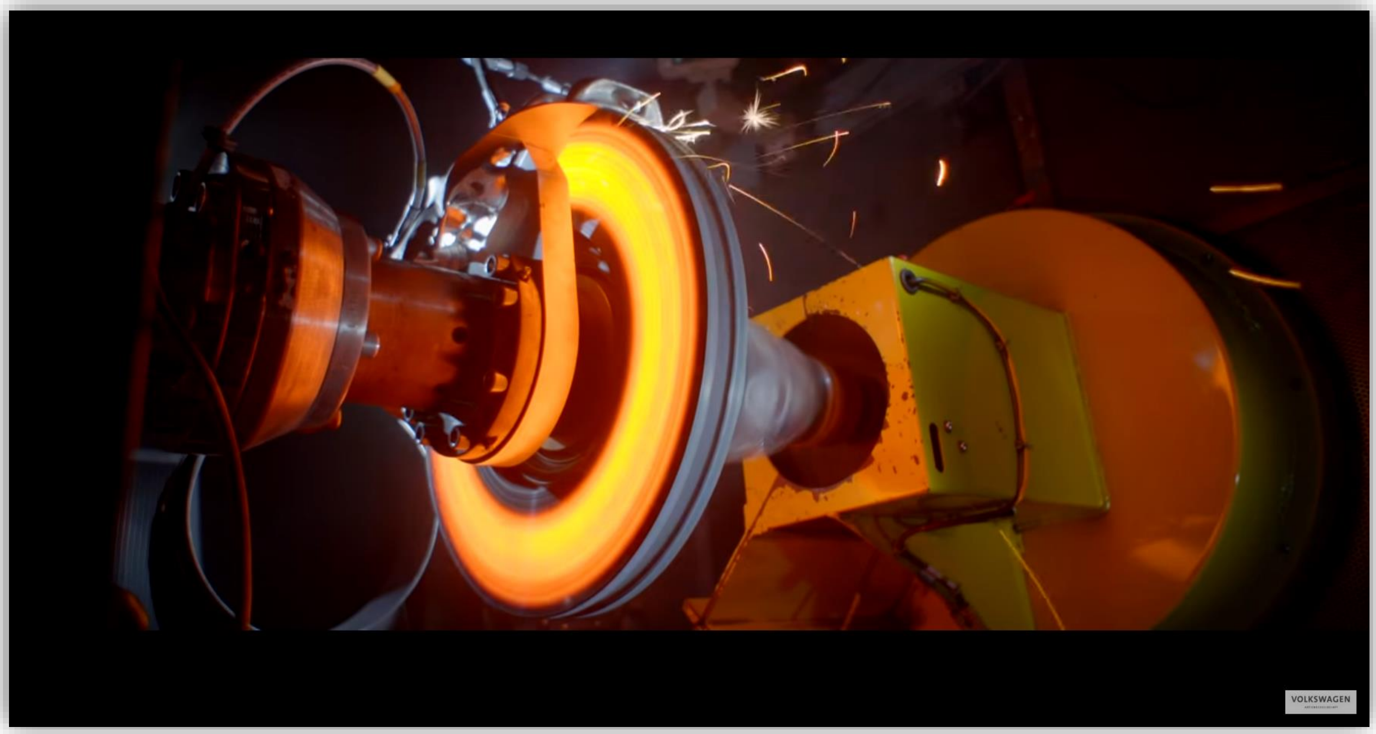
Toyota
Renault/Nissan
Volvo
Honda

Feber

7. Tester av Bugattis 3D-utskrivna bromsok

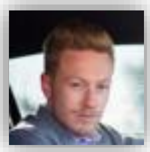
Bobby Green, 2018-12-22, 11:00

Mäktig pjäs



I januari skrev vi att Bugatti skrivit ut ett åttakolvsok i titan med hjälp av en 3D-skrivare. Nu har man släppt en video som visar när man testar oket i hastigheter upp till 400 km/h. Ett ok består av 2 313 stycken lager av smält titanpulver och tar 45 timmar att få fram.

***FILM*: https://youtu.be/hPkY8nBWxoU**



Bobby Green



Bugatti har skrivit ut ett bromsok
Åttakolvsok i titan

8. Intervju: Så ska Porsche behålla körkänslan i elbilen Taycan

Laurin Paschek, 2018-12-21, 13:52

Eldrift och Porsches körkänsla – går det verkligen att kombinera? "Absolut", säger Stefan Weckbach, ansvarig för den nya modellen Taycan. Den första helt eldrivna Porschen inleder en ny era samtidigt som den är trogen märkets klassiska värderingar.

Detta är Stefan Weckbach

Stefan studerade affärsadministration i Sankt Gallen i Schweiz fram till år 2000. I samma stad arbetade han senare inom en nätverkstjänst för forskare och akademiker under det att han doktorerade.

Efter fem år i ledningen för en konsultbyrå flyttade han över till Porsche 2008. Han arbetade först bland annat som assistent till chefen för Porsche AG och med produktstrategi för modellerna Boxster/Cayman. Sedan november 2014 har Stefan ansvarat för Taycan.



- **Hittills har elbilar inte varit någon enorm försäljningssuccé. Kommer inte Taycan för tidigt i denna nya era?**

"Nej, tiden är rätt. Eldrift har en lång historia hos Porsche. Redan vid världsutställningen i Paris år 1900 visade Ferdinand Porsche sin Lohner-Porsche, en eldriven bil med en räckvidd på 50 kilometer. Sedan 2010 finns två Porschemodeller som hybrider, först kom Cayenne och sedan Panamera. Porsches laddhybrider har funnits sedan 2013. Det finns nu en andra generation av dessa som ger en elektrisk räckvidd på 50 kilometer."

"Med 918 Spyder visade vi vad som var möjligt att göra i en sportbil när en V8-motor kombinerades med elektriska synkronmotorer vid fram- och bakaxeln. Med Taycan tar vi nu nästa logiska steg genom att lansera en helt elektrisk bil som uppfyller våra förväntningar utan kompromisser."

• Hur ser Porsches elfilosofi ut idag?

"Eldrift utgör en viktig del av vår produktstrategi, som vilar på tre hörnstenar. Den första är de rena sportbilarna med förbränningsmotor medan den andra utgörs av våra hybridfordon. Den tredje hörnstenen är de helt elektriska bilarna som visar riktningen för framtiden. Med denna triad kan vi täcka hela marknaden och uppfylla alla våra kunders önskemål."

• Är det möjligt att bygga in äkta Porsche-DNA i Taycan?

"Det stod klart från början att en elektriskt driven Porsche – liksom alla Porschar – skulle utgöra den sportigaste modellen i segmentet. För även om den är eldriven ska den ha bästa tänkbara kördynamik."

"När det gäller design och materialval känns det tydligt att Taycan har Porsche-DNA. Bilen känns som en Porsche, den ser ut som en Porsche och den är som en Porsche att köra. Det är tydligt att även om den är eldriven kan den förmedla Porschekänsla och jag ser ingen motsättning i detta."

• Vilka nya egenskaper kommer vi hitta hos Taycan?

"Ta till exempel batteriet som är placerat under golvet. Detta ger Taycan en mycket låg tyngdpunkt, till och med lägre än hos 911. Tillsammans med en idealisk viktfördelning mellan axlarna har vi byggt in goda förutsättningar för en sportbil redan från början.

• Det är vanligt att eldrivna sportbilar tappar prestanda efter upprepade kraftiga accelerationer?

"Så är inte fallet med Taycan där två konstruktionsdetaljer säkerställer prestanda under alla körförhållanden. Det ena är att elmotorerna som används är av typen synkronmotorer, som ger maximal effekt även vid hög belastning under lång tid. Det innebär att bilen kan accelerera kraftfullt inte bara vid ett tillfälle utan upprepade gånger. Det gäller också vid körning i hög fart under längre tid. Det andra är att vi har utvecklat ett avancerat kylsystem som förhindrar effektförlust på grund av hög temperatur."



• För att fungera till vardags måste en eldriven bil ha tillräckligt lång räckvidd. Det betyder att den behöver relativt tunga batterier, vilket i sin tur drar ned prestandan. Hur har ni löst det?

"En viktig fråga vid utvecklingsarbetet med Taycan var att hitta den rätta balansen mellan räckvidd och prestanda. Teoretiskt vore det enklaste att förse bilen med ett stort batteri för att säkerställa lång räckvidd. Men vore det idealiskt för en Porsche med tanke på den höga vikten?"

"Lösningen blev att använda ett tillräckligt stort batteri för en räckvidd på 50 mils körning och på så sätt hålla vikten på en rimlig nivå. Det handlar om att öka energitätheten hos hela det elektriska drivsystemet för att få en hög verkningsgrad. Det betyder att elmotorerna i sig själva är mycket lätta medan den ökade verkningsgraden, och den lägre förbrukningen, gör det möjligt att använda lättare batterier."

"När vi tog fram Taycan arbetade vi mycket intensivt med aerodynamiken och kämpade med varje tusendel i cw-värdet. Tack vare detta har vi kunnat pressa ned luftmotståndet till ett minimum."

• Porsche går sin egen väg med ett 800-voltsystem för batteri och elmotorer. Varför det?

"En elektrisk Porsche ska inte bara vara snabb, den ska också kunna laddas snabbt. Tack vare 800-voltstekniken går det att ladda batterierna för 40 mils körning på 15 minuter, vilket är ungefär halva tiden jämfört med de flesta andra system idag. Den höga spänningen innebär också att vi kan bygga ett mer kompakt elsystem med mindre kabeldiameter, vilket betyder lägre vikt och högre effektivitet."

• Medför den högre spänningen några säkerhetsrisker?

"Ett 800-voltsystem innebär inga säkerhetsrisker jämfört med de 400-voltsystem som sedan länge använts i laddhybrider och eldrivna fordon."

• Kommer ägarna kunna hitta tillräckligt många laddstationer?

"Tillsammans med andra biltillverkare håller Porsche på att bygga upp ett nät av snabbladdningsstationer längs Europas mest trafikerade vägar. År 2020 kommer nätverket bestå av över 400 stationer. Taycan är konstruerad för att kunna laddas även vid 400-voltstationer och kommer därför inte att lida brist på laddningsmöjligheter."

• Vad tycker du personligen är bäst med den här bilen?

"Prototyperna har testats under många tusentals kilometers körning och vi kände redan från början att vi hade hittat köregenskaper som rimmade med märkesfilosofin. Och mycket har hänt sedan dess ..."

• När kommer vi att se Taycan på vägarna?

"Bilen kommer introduceras på marknaden i slutet av 2019 och jag kan inte nog poängtera att detta inte bara kommer vara en elbil, det kommer också vara en Porsche."



[Porsche Taycan – följ utvecklingsarbetet av den första elbilen]

[Porsche hintar om priset på Taycan]

9. Experten guidar: Här är de 10 bästa Porschemodellerna – genom tiderna

Alrik Söderlind, 2018-12-22, 10:38, uppdaterad 2018-12-22, 12:39

Vilken är den bästa och viktigaste gat-Porschen genom tiderna? Vi har frågat Porschemuse-ets chef Achim Stejskal – han om någon har full kontroll på historiken! Håller du med? Och så har vi jämfört med Porscheklubbens lista!





Achim Stejskal har det fantastiska jobbet som Porschemuseéts chef. Snacka om drömjobb att renovera, visa upp och köra tidernas mest klassiska Porschar!

10. PORSCHE 550 SPYDER



1953-57

James Deans 550 Spyder hade namnet "Little bastard" och är förmodligen den mest kända Porschen genom historien. James Dean dog i bilen i en trafikolycka den 30 september 1955 – på väg till ett lopp.

550 har en mittmonterad motor vilket betyder bättre viktfördelning men också att bilen är svårhanterad när den väl börjar sladda. Till att börja med hade den en synkroniserad fyrväxlad låda men 1956 fick den fem växlar. En differentialspärr gav bättre fäste.

Den klassiska Spydern visades första gången på Parissalongen 1953 och den var byggd för motorsport, lätt, låg och snabb. Vid landsvägsloppet Mille Miglia 1954 körde Hans Hermann under stängda tågbommar – bra med en låg bil! Bilen vann massvis med tävlingar och är numera en av de vanligaste modellerna att bygga en replika på.

Achim Stejskals motivering: *"Den första riktiga sportbilen från Porsche, med så många historiska framgångar. Om man är lycklig att ha kört en sådan här bil, vilket jag gjorde för några år sedan, förstår man vilken fantastisk bil det är. Med lite hästkrafter och lättviktsstrategi står den för Porsches filosofi."*

Motor	1,5-liters boxerfyra
Effekt	110 hk/121 Nm
Vikt	550 kg
Längd	3 700 mm
Höjd	980 mm
cW	–
0-100 km/h	7,4 sek
Toppfart	220 km/h



9. PORSCHE PANAMERA TURBO S E-HYBRID



2017

Den första generationen av lyxbilen Panamera började tillverkas 2009 och nu är vi inne på generation två och dessutom steg två av laddhybridteknologin. Motoreffekten är den näst högsta någonsin för en gatlegal Porsche, med 918 Spyder som enda starkare bil. Den oficiella förbrukningssiffran på 66 gram/km betyder att köparen får en miljöbonus!

Achim Stejskals motivering: *"Med 680 hästkrafter är det racerbilsmotorprestanda. Kombinerat med hybridtekniken är det här state of the art och den visar hur snabbt utvecklingen går. Skillnaden mellan SE Hybrid och Porsche 356 är gigantisk, det är verkligen ett enormt steg."*

Motor	4-liters V8, turbo, elmotor
Effekt	550 hk/770 Nm + el 136 hk/400 Nm
Vikt	2 310 kg
Längd	5 049 mm
Höjd	1 427 mm
cW	0,29
0-100 km/h	3,4 sek
Toppfart	310 km/h

8. PORSCHE 911/930 TURBO



1975

Turboversionen av 911 hade internkoden 930 och första generationen byggdes 1975–1989. Första årsmodellen från 1975 är verkligen en stjärna. Som så många gånger förr startade allt med racing, för att kunna ställa upp i FIA Grupp 4 behövdes det 500 turboladdade gatbilar.

911-karossen breddades, fågelbadet på bakluckan monterades och så fick 3-litersboxern ett rejält turboaggregat som gav en härlig men också ganska farlig turboeffekt – när den väl kom så kom den rejält. För att transmissionen skulle hålla under 25 timmar (kval + ett 24-timmars race) gjordes kugghjulen extra breda och då fick man bara plats med fyra växlar. Inte så sportigt, men vridmomentet på 343 Nm kompenserade en del.

När Porsche 911 Turbo modellen började säljas 1975 var det den snabbaste bilen tillverkad i Tyskland med en topphastighet på 250 km/h. Modellen var också en av de dyraste sportbilar som fanns på marknaden, men det hindrade inte kunderna att ställa sig i kö.

1978 fick 911 Turbo en 3,3-litersmotor med laddluftkylare och en effekt på hela 300 hk/430 Nm! Sista året som första generationen 911 Turbo tillverkades, 1989, fick den äntligen sin femväxlade manuella låda. Turboentusiasterna fick sedan vänta till 1991 innan den nya modellen, på 964-plattformen, kom tillbaka.

Totalt mellan 1975-1989 tillverkades 21.600 exemplar av första generationen 911 Turbo. Inte illa för en bil som egentligen bara skulle byggas i 500 exemplar!

Achim Stejskals motivering: *"Den första 911 Turbo kombinerar sportighet och vardagsegenskaper. Det är en riktig ikon och Porsche var först med turboladdning i en sportbil. Det är typiskt för Porsche att vi tog teknik från våra tävlingsbilar ut till kunderna, det är sådant som bygger varumärke och sätter fart på utvecklingen. Vi fortsätter med den traditionen även i våra elektrifierade bilar."*

Motor	3-liters boxersexa, turbo
Effekt	274 hk/343 Nm
Vikt	1 161 kg
Längd	4 290 mm
Höjd	1 320 mm
cW	–
0-100 km/h	5,2 sek
Toppfart	250 km/h

7. PORSCHE CAYENNE TURBO



2002

Cayenne är inte bara Porsches första suv utan också märkets första fyradörrarsmodell. Men Porsches traktorer från 50-talet är självklart märkets första terränggående fordon.

Cayenne var väldigt omdiskuterad när den introducerades och den byggde till stora delar på Audi-teknologi, vilket för den delen även stämmer för dagens generation som delar teknik med allt från VW Touareg till Audi Q7 och Lamborghini Urus.

Den första turbomodellen gav hela 450 hk och var en riktig prestandasupersuv, som dessutom var mycket kapabel i terrängen. Försäljningsvolymerna har alltid varit stora – märkets bästsäljare – och Cayenne är verkligen en kassako.



Achim Stejskals motivering: *"När vi kom med Cayenne 2002 sade många att vi var tokiga, men utan Cayenne hade vi inte varit lika framgångsrika som vi är. För mig är det fantastiskt att samma bil kan gå 280 km/h på en bana och köra i avancerad terräng. Den mest ikoniska versionen är generation ett, den symboliserar Porsches styrka att göra en suv och modet som det krävdes av en sportbilstillverkare."*

Motor	Vattenkyld V8, 4,5 liter
Effekt	450 hk/620 Nm
Vikt	2 355 kg
Längd	4 786 mm
Höjd	1 699 mm
cW	0,39
0-100 km/h	5,6 sek
Toppfart	254 km/h

6. PORSCHE 928 GTS



1991

Idag är det svårt att tänka sig att Porsches chefer på 1970-talet slet sitt hår på grund av fallande försäljningssiffror för 911. Men redan 1972 gav man grönt ljus för att utveckla 928-modellen med V8 i fronten. Den blev mycket starkare än 911 och mycket bekvämare – en framtidsbil! Men ingen racerbil – och kanske var det därför som modellen halvt om halvt floppade?

Rykten säger att det fanns folk inom Porsche som var rädda att 928 skulle köra ifrån 911 på racebanorna – och 911 var ju racebilen. 1994 tävlade 928 dock i tyska GT-mästerskapet och satte varvtider som var bättre än för dåtidens 911.

928 debuterade 1977 och höll sig vid liv till 1995, men den sålde aldrig i fler exemplar än 911!

När 928 kom hade den exklusiva detaljer som elfönsterhissar, elmanövrerade backspeglar, luftkonditionering och läderdetaljer – som standard!

Intressant nog var det Porschecheferna som ansåg att 911 var för ålderstigen och konstig medan Porschefamiljens medlemmar ansåg att 911 skulle vidareutvecklas för framtiden.

928 GTS var den sista versionen som kom under en tid då Porsche kämpade med inte bara en ålderstigen 928 utan också en gammal dåligt säljande 968 samt en åldrad 911 i form av 964. Det var helt enkelt tuffa tider för Porsche.

928 GTS fick bredare skärmar, 20 extra hästkrafter, avancerad Blaupunktstereo, eluppvärmda stolar och farthållare. En snabb lyxkryssare!

Achim Stejskals motivering: *"Den skulle ha ersatt 911, men var för tung, för komplicerad, för törstig. Men idag är det en samlarbil.. Priserna på fina exemplar går upp och för mig är det en viktig bil, med transaxeltekniken. Att den inte blev en succé beror nog på att den inte var tillräckligt sportig."*

Motor	Vattenkyld V8, 5,4 liter
Effekt	350 hk/500 Nm
Vikt	1 600 kg
Längd	4 447 mm
Höjd	1 282 mm
cW	0,35
0-100 km/h	5,4 sek
Toppfart	270 km/h

5. PORSCHE 911 2,7 RS



1972

Vi har motorsporten att tacka för mycket, inte minst 911 RS från 1972. För att kunna tävla i vissa klasser där det krävdes ett minimiantal byggda bilar skapade man RS-modellen, som först och främst fick en större motor på 2,7 liter som gav 210 hk. Fjädringen var styvare, bromsarna kraftigare, däck och hjulhus större och så fick den givetvis den klassiska anknäbben på motor-luckan bak.

Samtidigt bantades det bort 150 kg, mest tack vare en tunnare kaross. Totalt tillverkades det 1 636 exemplar, vilket med råge överträffade de 500 som måste byggas för att klassa in i FIA Grupp 4.

Achim Stejskals motivering: *"Den första aerodynamiska 911:an, det går inte att göra den här listan utan 911 2,7 RS. En intressant historia är annonserna för den här bilen där man skrev något i stil med ´Endast 500 män kommer att köra den', och så började man bygga och sälja bilen och efterfrågan var mycket högre. Lite senare kom en ny annons 'Sorry, vi glömde kvin-norna'. På så vis kunde man bygga fler bilar än vad man först kommunicerade."*

Motor	2,7-liters boxersexa, K-Jetronic
Effekt	210 hk/94,9 Nm
Vikt	1 075 kg
Längd	4 147 mm
Höjd	1 321 mm
cW	–
0-100 km/h	6,3 sek
Toppfart	240 km/h

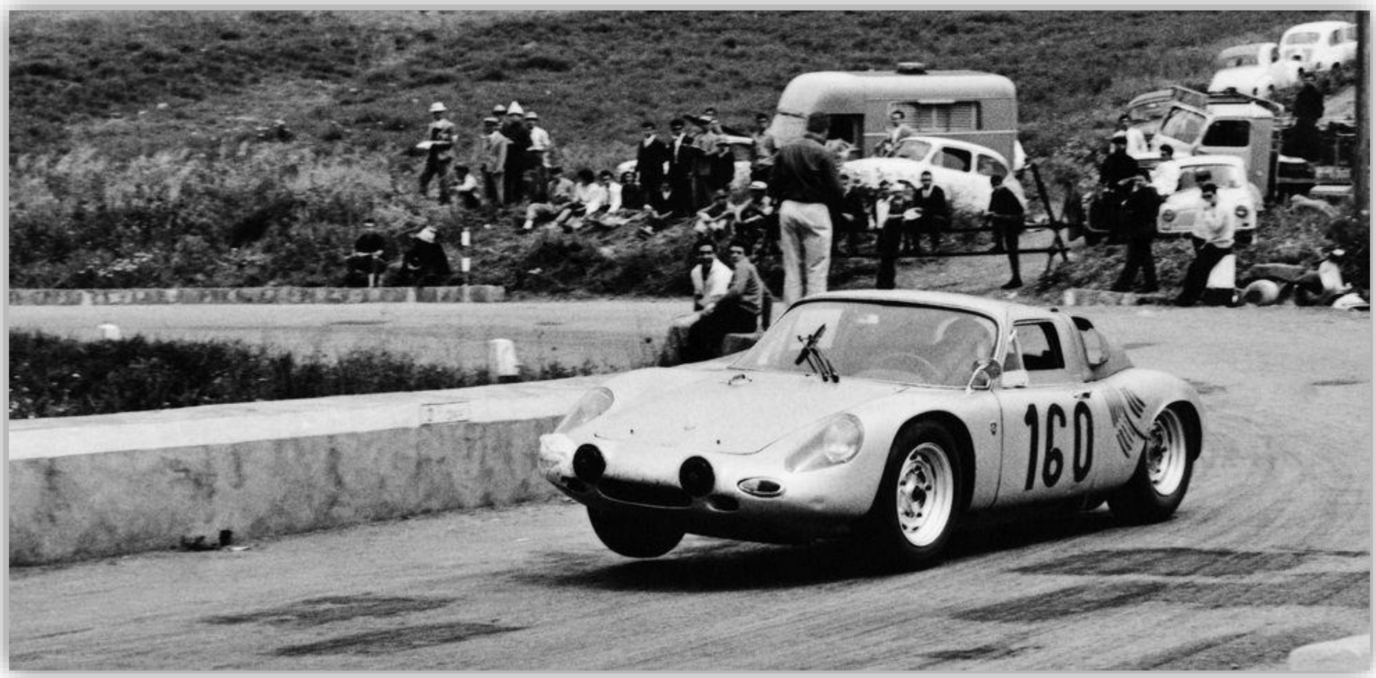
4. PORSCHE 904 CARRERA GTS



1964–1965
När Porsche drog sig tillbaka från Formel 1 efter 1962 års säsong fokuserade man på sportbilsracing. Samma år som Porsche 911 visades upp första gången kom 904, som tog över efter 718. Totalt byggdes det 106 stycken gatlegala bilar, för att klara homologeringskraven. 904 var mer en renodlad tävlingsbil än 718 och anfadern till ikonen 917.
Achim Stejskals motivering: *"Min favoritbil som var extremt framgångsrik på tävlingsbanor, även om det också var en gatbil. Det här var den första Porschen med glasfiberkaross – så den är väldigt lätt. Den fanns med fyra, sex och åtta cylindrar – mittmonterade!*
Det intressanta är att det var Ferdinand Alexander Porsche som konstruerade den – bror till Ferdinand – och det är enligt mitt tycke den vackraste sportbilen någonsin. Lite som en Ferrari GTO. Både tekniken och designen skiljer sig väldigt mycket från de andra Porschemodellerna."

Motor	2-liters boxerfyra, dubbla weberförgasare
Effekt	155 hk/169 Nm
Vikt	650 kg
Längd	4 090 mm
Höjd	1 065 mm
cW	0,33
0-100 km/h	5,5 sek
Toppfart	253 km/h

3. PORSCHE 718



1959–1962

718 byggdes på en hel del komponenter från 356 – som exempelvis 1,5-litersmotorn med överliggande kamaxlar – den första motor som Porsche konstruerade för sina egna modeller.

Bakom designen stod Erwin Komenda och under aluminiumkarossen fanns för första gången i Porsches historia ett rörrams-chassi och den femväxlade lådan var ny.

1960 kom den ikoniska 718 RS60 med en motor på 1,6 liter och 160 hk, större vindruta, samt ett litet bagageutrymme där bak. Joakim Bonnier vann bland annat Targa Florio med en RS60.

En version kallad 718/2 byggdes om till en sportbil med endast en sittplats i mitten och med den tävlade man i dåtidens Formel 2 och Formel 1.

Achim Stejskals motivering: *"Vi har med oss Sebringvinnaren från 1960 som Hans Herrmann vann med. Det var den första lättviktssportbilen med mittmotor, som var väldigt framgångsrik vid landsvägslopp och på racerbanor. Men på den här tiden var alla bilar 'vägbilar' man kunde köra till loppen.*

För oss är det väldigt viktigt att vi kopplar ihop vår historia med nutid, som vi har gjort med dagens 718 – som har samma koncept, det är också en lättviktskonstruktion, en riktigt mittmotorsportbil."

Motor	1,5-liters boxerfyra
Effekt	142 hk (160 hk)
Vikt	570 kg
Längd	3 700 mm
Höjd	ej uppgift
cW	–
0-100 km/h	7,4 sek
Toppfart	220 km/h



2. PORSCHE 911

1964

Den första 911:an – efterträdaren till Porsche 356. Porsches interna nummer för modellen var till en början 901 och så skulle bilens namn blivit om inte Peugeot satt stopp för det, eftersom man hade rätten till bilar med namn med tre siffror och en nolla i mitten.

Tidigare hade Porsche använt en hel del delar från VW och reservdelsnumren var höga 800 – nu ville man starta om med 901, men tvingades alltså byta den mittersta nollan till en etta.

Tänk om världens mest kända sportbil bil hade hetat 901!

Det byggdes faktiskt 82 stycken Porsche 901. Men sedan blev det 911 och produktionen startade i september 1964. Racerbilarna 904 fick tilläggsnamnet Carrera GTS och 906 fick tillägget Carrera 6.

För den ikoniska designen stod Ferdinand "Butzi" Porsche, son till Ferdinand Porsche. Erwin Komenda var också inblandad i designarbetet.



Achim Stejskals motivering: *"Till en början togs inte 911:an som en seriös efterträdare till 356 eftersom den hade en mer komplicerad motor som ingenjörerna ville ha, bilen såg konstig ut, hade en massa problem med motorn och den var nästan okörbar.*

Men ber du ett barn att rita en sportbil så ser nog de flesta ut som en 911. Det är en 55-årig succéstory som är väldigt viktig för Porsche och den kommer att vara märkets viktigaste bil under de närmaste 70 åren!"

Motor	2-liters boxersexa
Effekt	130 hk/164 Nm
Vikt	1 080 kg
Längd	4 163 mm
Höjd	1 321 mm
cW	0,385
0-100 km/h	8,6 sek
Toppfart	211 km/h

1. PORSCHE 356



Från vänster Erwin Komenda, Ferry Porsche och Ferdinand Porsche bredvid urporschen i Gmünd. På bilden nedan samma exemplar – som alltså kördes för fullt runt Laguna Seca.



1948

Den första Porschen, skapad av Ferry Porsche. Det här är alltså en prototyp till kommande 356 och det mesta av tekniken togs från VW-bubblan – som Ferrys pappa Ferdinand Porsche hade konstruerat. Ferdinand satt för övrigt i fängelse när denna bil konstruerades.
Aluminiumkarossen designades av Erwin Komenda och var klar i april 1948.
Motorn sitter framför bakaxeln, men flyttades alltså bakåt på produktionsbilarna – för att sänka kostnader och ge mer utrymme. Den första åkturen skedde 8 juni 1948. Det byggdes bara ett exemplar med den här konstruktionen.
***Achim Stejskals motivering:** "Det här är verkligen historiens vingslag, Ferry Porsche skapade sin drömbil efter eget huvud. Det här är alltså den första Porschen i historien och anledningen till att vi kan fira Porsche 70 år.*
Bilen brukar stå i museet men nu tog vi hit den. Efter några testkörningar såldes den under 1948 till en privatperson och det var först på 60-talet som Porsche köpte tillbaka bilen. Den renoverades lite och inredningen blev finare, men vi har låtit den vara sådan sedan dess.
Däremot byggde vi en exakt kopia av den första bilen för att kunna använda vid olika träffar, så det finns två identiska bilar.
Men nu har vi alltså dragit igång originalbilen och vi har kört samma teststräckor i Österrike och Schweiz som man gjorde när bilen var ny. Men den är väldigt svårkörd, växellådan saknar synkronisering, så det är bara mekaniker som får köra den.
Att hjulen sitter långt in under karossen beror på att man tog vad man hade, det var samma bottenplatta som i Folkabubblan, men visst skulle man ha kunnat flyttat ut hjulen."

Motor	1,1-liters boxerfyra
Effekt	35 hk/69 Nm
Vikt	585 kg
Längd	3 860 mm
Höjd	1 250 mm
cW	–
0-100 km/h	–
Toppfart	135 km/h

LÄSARNAS FAVORITER

1. Porsche 356	Den första Porschen är etta …
2. Porsche 911 2,7 RS	… och den första riktigt sportiga 911 är tvåa.
3. Porsche 930 Turbo	Alla 911 Turbos urmoder. Snygg klasssiker.
4. Porsche 959	Ett tekniskt mästerverk, tidigt ute.
5. Porsche 993	Den sista luftkylda och handbyggda 911.
6. Porsche Carrera GT	En racerbil för gatan med V10!
7. Porsche 911 1963	Inte den bästa, men den första 911.
8. Porsche 550 Spyder	"James-Deanbilen" lever i alla bilnördars minne.
9. Porsche 918	Den första produktionshybriden – tekniskt under.
10. Porsche 928	Enda Porschen med motor fram på denna lista.

ALRIKS FEM FAVORITER

1. 911 Speedster 1989 körde jag en 911 Speedster på tomma Norrlandsvägar under en vecka. En helt fantastiskt rå, mekanisk men alldeles lagom snabb bil. Vill ha!

2. 911 GT3 RS Den motorn och den växellådan, den abolsut bästa Porschen jag har kört.

3.Porsche Taycan Jag längtar verkligen efter att få köra en elbil producerad av Porsche, just nu min absoluta drömbil bland nya bilar!

4. 911 2,7 RS Så mycket som man läst om denna lättviktare, det är verkligen en bil jag skulle älska att prova.

5. 550 Spyder En tvättäkta ikon. Inga överdrifter. Tänk att en så motorsvag liten bil kan inge så mycket respekt och habegär.



1970: Första testet av Porsche 914/6 – centerforwarden



Porsche 928 firar 40-årsjubileum – hela historien om föregångare som blev missförstådd



1976: Första testet av 924 – en riktig Porsche?



Urban Outlaw – ren och skär Porsche 911-kärlek



Test från 1981: Porsche 944 – med en stor fet fyra



Här är hela historien om Ferdinand Porsche – ett geni inom bilindustrin

NyTeknik

10. Musks Boring Company dumpar släden – satsar på ny teknik

Johan Kristensson, 2018-12-19, 12:57

The Boring Companys första tunnel har visats upp. Samtidigt tycks företaget ha övergivit tekniken med slädar till förmån för guidande hjul som fästs på bilen.



Den byggda tunneln med en Model X som har fått stödhjul monterade för att kunna köra i hastigheter uppåt 240 kilometer per timme.

***FILM**: https://youtu.be/WQn-D-i5lyM*

Elon Musks Boring Company började borra sin tunnel i Los Angeles i juni. För en månad sedan nådde borren fram till det som döpts till O'Leary Station. Natten mot onsdag visades den 1,8 kilometer långa tunneln upp för första gången. Deltagare fick möjlighet att provåka projektet som är tänkt att möjliggöra urbana biltransporter i hög hastighet under mark.

En ny teknisk lösning på hur bilarna ska ta sig fram i tunneln presenterades också. Illustrationer har tidigare visat en släde som bilen placeras på när den sänks ner i tunneln och transporteras genom den.

Släden hade vid presentationen ersatts av två stödhjul som monteras vid fordonets befintliga framhjul. Stödhjulen ligger an mot förhöjningar i golvet och guidar på så sätt bilen längs dess färd. Hastigheter på uppemot 240 kilometer ska kunna uppnås, enligt Elon Musk.

Släden för komplex

Anledningen till att släden dumpats är för att den blev för komplex, enligt Techcrunch.

Lösningen kräver en elektrisk bil utrustad med funktioner för automatiserad körning, precis som den bil som användes vid demonstrationen allstå, en Tesla Model X.

Musk betonade att stödhjulen ska kunna eftermonteras till en kostnad av endast ett par tre hundra dollar. Enligt en video från företaget tycks de fällas in i bilens underrede då de inte behövs för tunneltransport.

Experimentverkstad

Projektet i Los Angeles fungerar som en experimentverkstad och mycket utveckling återstår ännu. The Boring Companys plan är minska kostnaderna för att borra tunnlar med en faktor tio, bland annat genom att minska diametern från dagens standard 8,5 meter till hälften.

RELATERADE ARTIKLAR

Elon Musk skjuter upp lansering av tunnel – men visar också autonoma fordon

Elon Musk: Boring Companys första tunnel snart klar

Hyperloop-startup utmanar Elon Musk med kapseln Quintero One i materialet vibranium

Efter elbilar och rymdraketer – här är Elon Musks tegelstenar

NyTeknik

11. Miljonregn över svenska elcykeln Like Bike - men allt var en bluff

Simon Campanello 2018-12-19 13:14

Den rekordbilliga svenska elcykeln har samlat in 2,5 miljoner kronor. Men nu pekar allt på att Like Bike är en blåsning, skriver Breakit.



Var allt kring Like Bike bara en bluff?

I somras rasslade pengarna in för svenskarna bakom Like Bike. Den hopfällbara lilla elcykeln gick att förhandsbeställa på crowdfundingsajten Kickstarter för 4 350 kronor och 420 personer nappade på erbjudandet. Totalt fick de in 2 554 411 kronor.

På förhand lovade Like Bike att börja leverera cyklar innan jul. Men det är högst tveksamt om det kommer att hända.

Nyhetssajten Breakit, som under hösten granskat bluffkampanjer på Kickstarter, har lyckas koppla ihop personerna bakom Like Bike med två andra bedrägerier: den smarta ringen Bioring och tyngdtäcket Zen Blanket.

Det är två kampanjer som av allt att döma är rent och skärt bedrägeri - och har snuvat sina backare på över 11 miljoner kronor.

Läs mer: Danska elcykelsuccén om hatkärleken till finansiärerna

Like Bike påstår även att cykeln designats med hjälp av en forskare vid Uppsala universitet, men någon person vid det namnet har aldrig jobbat där enligt Breakit. De uppger också en företagsadress som inte existerar. Breakits reporter får dessutom tag på personen som angetts som ansvarig för kampanjen. Han säger sig aldrig ha hört talas om Like Bike och har nu lämnat in en polisanmälan om identitetsstöld.

Själva cykeln är av allt att döma inte heller någon teknisk revolution. En cykelexpert som Breakit talat med menar att prototypen som Like Bike visar upp i sina reklamfilmer går att importera billigt från Kina via ehandelssajter som Ali Express. Det enda bluffmakarna gjort är att sätta sin egen logotyp på den.

Enligt Kickstarters egna siffror har elva svenskar beställt en Like Bike. Om du är en av dem är det nog dags att sluta drömma om att den ska levereras.



SIMON CAMPANELLO

RELATERADE ARTIKLAR

Orimligt dyra elcyklar slank genom systemet

Danska elcykelsuccén om hatkärleken till finansiärerna

Rädda miljön – även på jobbet

12. Tveksam miljönytta för elscootrarna

Alicia Heimersson 22 December 2018

Elscootrarna intar allt fler svenska städer. Med slogans om att »ge framtida generationer en hälsosammare planet« och »helt fritt från utsläpp« marknadsförs de som ett klimatsmart alternativ. Men hur väl stämmer det egentligen?



Allt fler av Sveriges städer intas av de nya app-tansport-företagen. Först ut i Sverige med el-sparkcyklar, eller elscootrar som de kallas, var svenska **Voi**, som nu har fått konkurrens av den amerikanska jätten **Lime**. Bara i **Stockholm** finns omkring 900 stycken.

Det de har gemensamt, utöver att vara app-företag, är att de marknadsför sig som klimat-smarta. »Leave future generations with a cleaner, healthier planet« (Ge framtida generationer en renare, hälsosammare planet) och »Ride wherever in the city – all free from emissions« (Åk varhelst i staden – helt fritt från utsläpp) är ett par exempel.

– Det finns en stor efterfrågan på »green transportation« säger Vois kommunikationsansvarige **Caroline Hjelm**.

Bolaget beräknar att medelresan ligger på mellan två till tre kilometer och enligt Caroline Hjelm är tanken att scootrarna ska användas som pendlingsverktyg, istället för korta taxiresor eller för den som vill ta sig runt i staden.

Men hur scootrarna i verkligheten används, om de i stor utsträckning ersätter promenader eller kollektivtrafiken, vet varken Voi eller kommunen.

– Vi tror och vill att våra scootrar framförallt ska ersätta kortare sträckor med taxi eller bil i innestäder. Scootrarna tar liten plats, är tysta och spottar inte ut avgaser. Vi jobbar på att ta fram en rapport som kikar på hur scootrarna används, säger Caroline Hjelm.

Johan Sundman, projektledare på trafikkontoret i **Stockholms stad** som sköter stadens upphandlingar av olika trafiklösningar, har följt utvecklingen av nya transportmedel i Stockholm. Trafikkontoret gör ingen uppföljning på hur scootrarna används, men Johan Sundman säger att han har en känsla kring hur scootrarna används.

– Min känsla är att de i huvudsak ersätter korta promenader. För att de ska ersätta bil så måste nog till större grejer som kan köra längre sträckor.

Om scootrarna ersätter sträckor som annars hade körts med en bil så är det en miljönytta menar **Fredrik Hedenus**, docent och avdelningschef, fysisk resursteori vid **Chalmers**. Generellt är inte produktionsutsläpp så stora, för en vanlig bensinbil står produktionen för 10-20 procent av bilens totala klimatpåverkan, resten är att bilen körs. Så produktionsutsläppen spelar ofta inte så stor roll säger Fredrik Hedenus som påpekar att han inte har räknat specifikt på de nya elscootrarna.

– Om du ersätter en bensinbil på en del sträckor så har du ganska snabbt tjänat in en elscooter. Så länge du byter bort en bil i någon rimlig omfattning så är det bra att göra det även om du köper en ny pryl, säger Fredrik Hedenus.

Att idé och praktik vid implementeringen av ny teknik inte alltid ser likadana ut är vanligt och det är lätt att utvärdera idén men inte praktiken menar Fredrik Hedenus som säger att det viktiga är just att utvärdera praktiken.

– Taxi i stan tar du väl framförallt om du bär på tunga saker, och då åker du kanske inte scooter heller. Så det är väl rimligt att se det som någon form av komplettering till kollektivtrafiken. Men det kan ju vara så att kollektivtrafiken blir mer attraktiv om du kan köra elscooter till hållplatsen.

Systemet med elscootrar bygger på att människor tar hem dem och laddar och servar dem hemma. De får en liten summa pengar per scooter. I Stockholm finns det ett femtiotal »hunters« som samlar upp Voi-scootrar och laddar dem och sedan ställer ut dem igen. Stockholm Direkt skriver om Emil. Han kör runt i en Volkswagen Passat och samlar upp scootrarna.

I flera reportage från USA är bilden den samma: de som letar upp och laddar de olika företagens scootrar kör runt i bilar och hämtar upp dem. En reporter vars bil bara kan ta två scootrar åt gången skriver: »Första natten jag ›josade‹ (företaget Lime kallar de som samlar in och laddar deras scootrar för ›juicers‹ red.anm.) körde jag omkring i 40 minuter innan jag hittade en scooter att plocka upp. Jag hamnade långt ifrån där jag bor och kämpade med att få in två tunga scootrar i bakluckan på min bil«.

Hur miljövänligt är det, att människor kör runt i sina bilar och hämtar upp scootrar?
Fredrik Hedenus säger att man såklart tappar i miljönytta om det kör runt människor i bilar och hämtar upp scootrarna.

– Med ett sådant system är det nog en tveksam miljönytta. Kör folk runt och hämtar i bil då tappar man onekligen en del.

Läs mer: Kampen om det offentliga rummet

13. Krigsjeepen Willys MB är en ikon – men den hette inte Jeep

Pär Brandt

2018-02-18, 13:27, uppdaterad 2018-12-24, 15:03

Jeep är ett av världens högst värderade varumärken. Men bilen som hjälpte till att vinna andra världskriget hette inte Jeep, utan Willys MB. Vi börjar berättelsen sommaren 1940, även om Jeep bestämt födelsedagen till 16 juli 1941.



Här har vi två av de tre fordon som "vann kriget",
i luften DC-3 Dakota och till höger Willys MB – i det här fallet en radioutrustad bil.

Efter segern 1945 sa överbefälhavaren Dwight Eisenhower att det var tre "verktyg" som vann andra världskriget: Jeep, fraktplanet Dakota (DC-3) och de marina landstigningsfartygen.

Att sätta ett exakt datum för födelsen av Jeep är svårt men det var under 1941 som Willys MB – krigsjeepen – blev färdigutvecklad. Jeep har på egen hand bestämt en "födelsedag" och det är 16 juli 1941. Då fick den lilla biltillverkaren Willys-Overland officiellt beställningen och uppdraget att börja bygga MB-modellen. Fast egentligen var det American Bantam Car Company som konstruerade bilen, och den stora biltillverkaren Ford som stod för merparten av produktionen. Rörigt? Läs vidare så förklarar vi!

Ursprunget till namnet Jeep har diskuterats under decennier. Det finns numera en sannolik förklaring som vi ska berätta lite längre ner i texten. Glöm tills vidare allt om "GP" som du hört hittills.

Låt oss börja historien från början:

Andra världskriget inleddes på hösten 1939 efter flera år av nazistisk utvidgning i grannländerna. Tyskland anföll Polen och sen kom krigsförklaringen från Storbritannien och Frankrike. Världen stod återigen i brand och precis som förra gången insåg många amerikaner att det bara skulle vara en tidsfråga innan även USA skulle dras in.

Som världens största industrination hade USA alla resurser som behövdes för att vinna det moderna, mekaniserade kriget. Men det fanns stora brister. USA saknade moderna jaktflygsmodeller, hade inga konkurrenskraftiga stridsvagnar och inga lätta arméfordon. Uppdragen att utveckla allt som behövdes skickades ut på "offert" till de amerikanska företagen.

På sommaren 1940 sände amerikanska armén ut en tuff kravspecifikation som beskrev en lätt, mångsidig och terränggående bil. Eftersom läget var akut fick företagen bara 49 dagar på sig att rita bilen – den som senare skulle bli känd som Jeep.

Uppmaningen att bygga en "Truck ¼ ton 4x4" gick ut till över 130 företag inom bilindustrin. Men det var bara tre som vågade anta utmaningen: American Bantam Car Company, Ford Motor Company och Willys-Overland.

De tre bilföretagen gjorde prototypbilar som amerikanska armén kunde testa under hösten 1940. Som ett av kraven från armén fanns villkoret att bilen inte skulle väga mer än 590 kilo, det kravet mildrades dock senare och man satte gränsen till 980 kilo.

I praktiken var det bara American Bantam Car Company som var snabba nog med sina ritningar och en färdig prototyp. Det sägs att "konsulten" Karl Probst hoppade in hos Bantam och gjorde de första ritningarna på bara 18 timmar. Den konstruktionen överträffade militärens förväntningar men amerikanska armén utvärderade även bilarna från Willys-Overland och Ford.

De två som bäst uppfyllde kraven var Bantam BRC-40 och Willys-Overland Quad. Fords konstruktion Pygmy ansågs för tung och undermotoriserad. Men Ford tog lärdom av vad man såg hos Bantam och Willys, vilket ledde till att Pygmy utvecklades till Ford GP, som var förbättrad på flera väsentliga punkter.



Till vänster en Bantam BRC, en av de tre föregångare till den bil vi ser till höger, "krigsjeepen" Willys. Vi kan se att den är tillverkad efter april 1942 då den har nya grillen i pressad plåt. Här är det nio lodräta hål, senare blev det sju.

Willys byggde bästa bilen – men Ford hade kapaciteten

Både Tysklands och Japans framgångar i början av andra världskriget var bekymmersamma och USA ville snabbt ha igång en produktion av lätta armćfordon. Ford fick därför en order på några hundra GP i början av 1941, produktionen startade i februari och den utökades i flera steg under året. Totalt byggdes det 3.700 Ford GP.

Även om Willys-Overland och Bantam Car Company hade gjort bättre bilar var det utan tvekan Ford som hade de överlägset största musklerna när det gällde massproduktion. För att lösa uppgiften och förstärka mobiliseringen lades all prestige åt sidan och de tre företagen mixade samman fördelarna hos sina respektive prototypbilar.

Den 16 juli 1941 kom beslutet från armén att det var Willys-Overland som skulle få kontraktet för modellen Willys MA. I praktiken var det dock så att amerikanerna var så stressade av de tyska framgångarna i kriget att man gav grönt ljus för produktion av alla de tre krigsjeeparna.

Willys MA förbättrades i början av hösten till det som vi idag betraktar som den "riktiga" krigsjeepen, den vidareutvecklade Willys MB. Bland annat fick modellen en bättre motor och grill som bestod av ett staket av plattjärn.

I oktober 1941 fick Ford sitt kontrakt för att börja licensbygga Willys MB och man gjorde några mindre modifikationer samt döpte sin version till Ford GPW. Armén krävde att Willys MB och Ford GPW skulle vara så identiska att det gick att byta delar mellan de två, men Ford var väldigt envisa med att särskilja sina komponenter att de märkte allt med ett "F" – ända ner till enskilda skruvar.



Ford hade igång sex av sina fabriker för att hinna tillverka tillräckligt många Jeepar. Någon civil bilproduktion blev det inte under krigsåren.

Även Sovjetunionen fick Willys – och byggde en egen

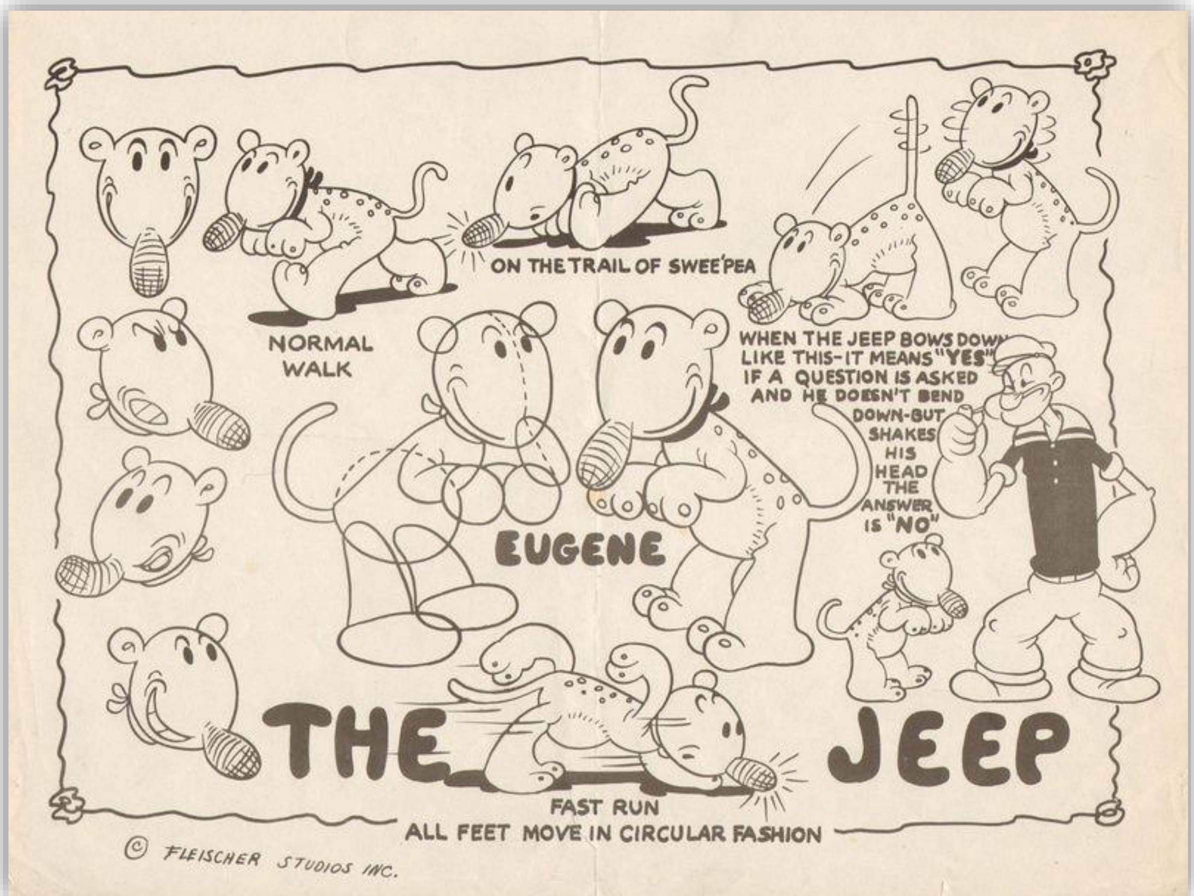
Från hösten 1941 till september 1945 byggdes cirka 650.000 "Truck ¼ ton 4x4", vilket motsvarar närapå 500 Jeep per dygn. Ford producerade sin GPW i inte mindre än sex fabriker. Innan USA drogs in i kriget på allvar – anfallet på Pearl Harbour skedde 7 december 1941 – skickades många bilar till de allierade styrkorna. Bland annat fick Sovjetunionen "leasa" 51.000 krigsjeepar av USA. Hur det gick med betalningen förtäljer inte historien men vi utgår från att det var rätt svårt att driva in pengarna efter krigsslutet…

Flera specialversioner byggdes och Ford tillverkade bland annat "GP Amphibious, (GPA)" som skulle klara att korsa vattendrag. Den ansågs dock vara knappt sjöduglig och amerikanerna löste problemet genom att skicka flertalet av Ford GPA till Sovjetunionen. Ryssarna gillade dock bilen och byggde en förbättrad version, Gaz 46.

I fält modifierades krigsjeeparna på alla tänkbara sätt med olika påsvetsade konstruktioner för att kunna montera sjukbårar, kulsprutor, extra bränsletankar, lastflak, med mera.

Den klassiska Jeep-grillen kom i april 1942. Istället för de stående, svetsade plattjärnen gjorde Ford ett plåtverktyg som pressade ut hela grillen i ett stycke. Det blev billigare och sparade vikt. Den typiska designen på grillen med sina nio stående hål var nog mest en tillfällighet, senare gick man över till sju håligheter (civila CJ-2A) och den designen mönsterskyddades och används sedan länge av alla Jeep-modeller.

Ursprungligen konstruerades Willys MB för en maxlast på 400 kilo och en dragvikt på 500 kilo. Men i fält var det ingen som tog hänsyn till detta, vilket man inte gjorde hos lastbilarna heller. Det ledde till ett extremt slitage och stora krav på reparation och underhåll. Willys MB visade sig dock ha en närapå oförstörbar motor och kunde användas överallt (Stilla Havet, Europa, Afrika och Asien) oavsett värme, kyla, gyttja och sand.



Tecknaren E.C Segar ritade en fyrbent figur med namnet "Eugene the Jeep". Den här fantasifiguren dök upp hos populära Popeye (Karl-Alfred) och förekom även i tecknade filmer.

Framkomligheten var god och Willys MB klarade på lågväxeln en stigning på hela 40 grader. När vindrutan fälldes ner fick bilen en mycket låg profil och kunde maskeras i terrängen.

General Purpose är inte förklaringen till Jeep

Jeep började inte användas som varumärke förrän 1950 och det var Willys som först insåg värdet och registrerade namnet 1947. Som namn och uttryck i amerikanska militärkretsar kan man hitta Jeep i dokument ända tillbaka till 1914. Men var detta uttryck kom från är dock höljt i dunkel.

I Ford-namnet GPW finns en del av förklaringen till att många tagit för givet att namnet Jeep har sitt ursprung i GP, General Purpose (ett fordon för all typ av användning, vilket på engelska uttalas som "jee-p"). I själva verket var dock Fords namn en akronym för "Government P Willys", där P är en beteckning för axelavståndet på 80 tum och W är en härledning till originaltillverkaren Willys.

Slangordet Jeep användes vid soldaternas brevskrivning hem och blev på det sättet allmänt använt. I USA hittar man det i tryck första gången 19 februari 1941, i Washington Daily News. Det var vid en demonstration av bilen inför kongressen i Washington som journalisten Katharine Hillyer hörde namnet användas av soldaterna på plats. Namnet Jeep fastnade och så förblev det.

I efterhand har historikerna övergett General Purpose som det rätta ursprunget. Redan 1936 skapade tecknaren E.C Segar en fyrbent figur med namnet "Eugene the Jeep". Den här gula, mångsidiga fantasifiguren dök upp hos populära Popeye (Karl-Alfred) och förekom även i tecknade filmer.

Man kan anta att den uppskattade seriefiguren Popeye och hans sidekick Eugene the Jeep lästes av militärer och på något sätt klistrade sig namnet fast vid Willys MB. Jeep har dessutom fördelen av att vara ett kort namn, något som militärer gillar.



En del detaljer ändrade sig men på Willys MB men den mest uppenbara var grillen, som från början bestod av ett "staket av svetsade plattjärn". Våren 1942 kom den grill vi ser på bilden (bilen är från 1943) som är pressad i plåt.

Varumärket Jeep etableras och blir ett av de starkaste

Willys MB blev alltså en mycket lyckad konstruktion som i allra högsta grad påverkade andra världskrigets utgång. Det utvecklades även utmärkta flygplansmodeller som P-51 Mustang, amerikanerna var dock sena med att förstå jetmotorns betydelse för jaktflyget.

Däremot misslyckades USA med sina stridsvagnar som inte på allvar kunde utmana dåtidens tyska och sovjetiska pansar. Bristerna kompenserades dock av bra driftsäkerhet och hög produktionsvolym, över 50.000 Sherman tanks byggdes 1942–1945. Det kan jämföras med cirka 6.000 tyska Panter stridsvagnar.

Av de över 650.000 Willys MB som byggdes under krigsåren exporterades nästan 30 procent till allierade krafter i Storbritannien, Sovjetunionen och andra länder. Priset för en Willys MB var 749 dollar.

Den första civila versionen av Willys MB, döpt till Jeep CJ-2A, visades upp redan i augusti 1945. Militären beställde modernare versioner, vilket resulterade i Jeep M38 och Jeep M38A1.

Varumärket Jeep fick en brokig historia och gick från Willys-Overland till Kaiser, vidare till American Motors och slutligen till Chrysler. Värdet på varumärket är svårt att överskatta och i USA räknas Jeep som det mest "patriotiska" firmanamnet av alla, högre än till och med Coca-Cola och Harley Davidson.



Efter andra världskrigets slut fanns det tiotusentals Willys MB som inte längre behövdes. Bilden är från 1946, tagen i Bordon, England. Cirka 800 Willys MB auktionerades bort i den här omgången och många hamnade hos lantbrukare.



Willys MB till vänster ser ganska liten och nätt ut bredvid en modern Jeep Wrangler. Varumärket Jeep har vandrat genom många händer men finns nu hos Chrysler.



Den amerikanska M-4 Sherman stridsvagnen var dåligt rustad för att utmana tyska tanks. Författaren och veteranen Belton Cooper skrev en uppmärksammad bok med titeln "Death Traps" som handlar om hur hopplöst underlägsna Sherman-besättningarna var i direkt strid mot tyska tanks. Men bristerna kompenserades med högt antal. Här ser vi franska styrkor, utrustade med Shermans.



North American P-51 Mustang utvecklades på bara tre månader 1940, ungefär med samma brådska som Jeep, och drogs med en del brister. Brittiska Rolls-Royce hjälpte 1942 till med en ny turbomotor som gav dramatiskt bättre höghöjdsegenskaper och förmågan att kunna bära stora, extra bränsletankar gav Mustangen en unikt lång räckvidd. Stort antal flygplan och välutbildade piloter fällde avgörandet, även om Mustangen inte hade överlägset bättre egenskaper än sina tyska konkurrenter.



Den moderna krigsjeepen – Oshkosh JLTV – är ett brutalt monster



Mercedes uppdaterar G-klass – stridsvagnen rullar vidare



Tio myter om bilar som inte är sanna

14. En Simca för nöje och transport

Fredrik Nyblad ,2018-12-29, 8:00

Årets Klassiker 2019? Här är kandidat nummer 1: Simca Aronde Châtelaine.



Anna Bergman som driver Tant Ulltuss har hittat den perfekta firmabilen! Hennes grå Simca agerar både som rekvisita i hennes böcker om stickning och som transportör till mässor och möten.

Trots den uppenbara nyttokänslan saknas inte utsmyckning, instrumenteringen i färgglad plast och de dubbla handskfacken delas med personbilen och den eleganta vinylklädseln ser nästan ut som äkta skinn. Vit ratt med signalring och snyggt utformade reglage bidrar ytterligare till trivseln.

Simca gav gärna sina Aronde-varianter eleganta tilläggsnamn. I Frankrike hette kombin Châtelaine – slottsfru – men i Sverige såldes som Herrgårdsvagn. Skicket är propert och trivsamt bruksmässigt.

De enda avvikelserna från originalutförandet är de breddade plåtfälgarna som i sin tur ger möjlighet till lite bredare däck. Den distinkta känslan i körupplevelsen kontrasterar mot den allmänna uppfattningen om franska bilar. Vilken charmig arbetsmyra!

Fredrik Nyblad

Klassiker

15. Grevens gyroskopiska bil

Mårten Carlsson

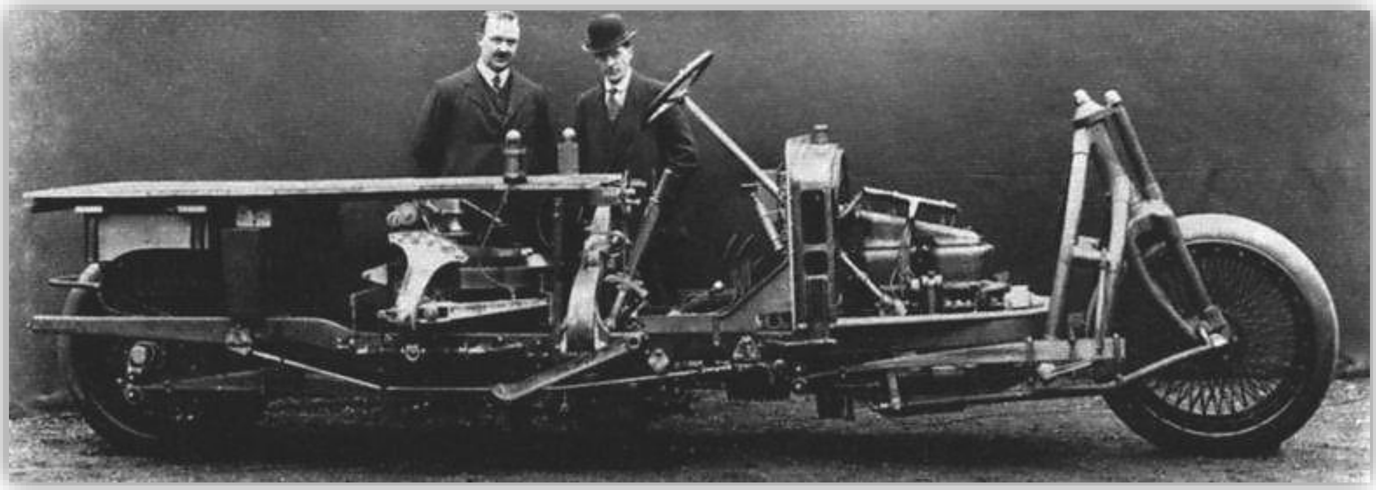
2018-12-22, 15:30

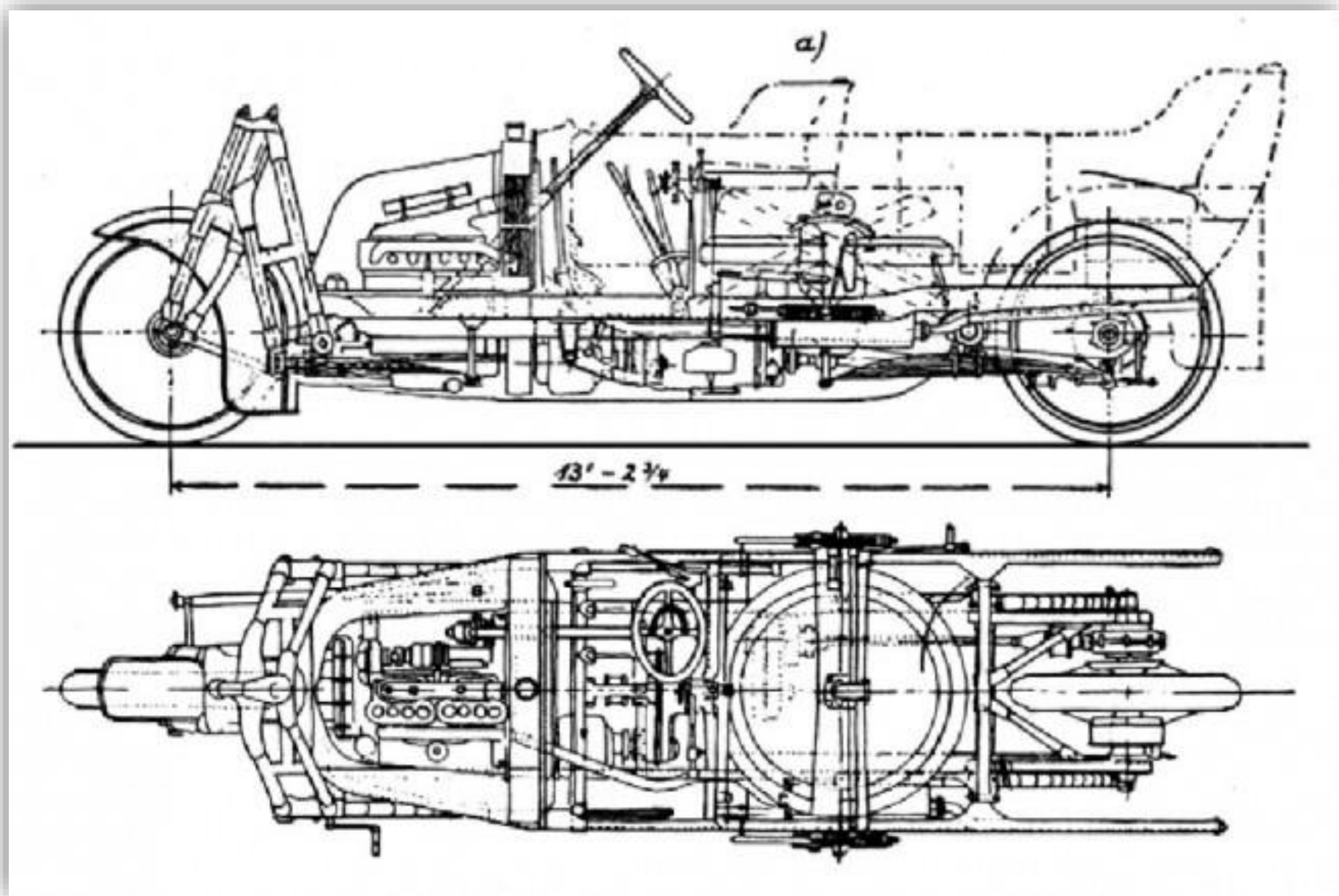
Innan bilen fått sin form som vi känner den så var det inte ens säkert hur många hjul som var bäst, tre eller fyra var vanligast men sex eller åtta prövades också, eller varför bara inte nöja sig med två?



Greve Pjotr Shilovski från Petrograd var förutom sin titel yrkesverksam som jurist, statsförvaltare och guvernör över Kostroma i Ryssland och dessutom uppfinnare.

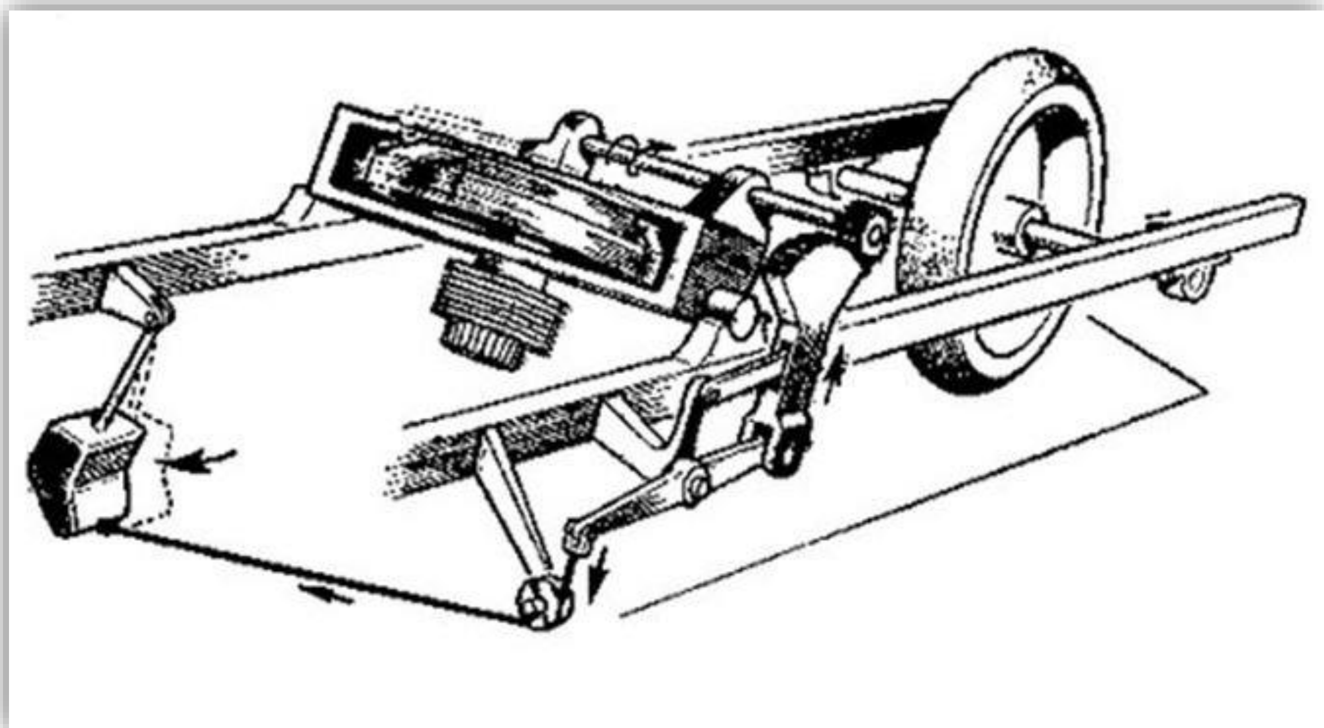
Han hade fascinerats av gyrsoskopets egenskaper och kom 1912 till England för att lägga fram sina ritningar och planer för ingenjörerna hos Wolseley. Dessa fann grevens planer så intressanta att man tillsammans med honom byggde prototypen till en gyrostabiliserad tvåhjulig automobil som stod klar 1913.





Gyrot kunde nämligen tilta beroende på acceleration och inbromsning för att motverka själva vridmomenten i detta.

Nu har tvåhjuliga bilar funnits till och från, men de har haft stödhjul och liknande hjälpmedel. Shilovskys bil balanserades upp av ett gyro och kunde då även stå upprätt vid stillastående.



På den här principskissen ser man gyrots proportioner och bakhjulets drivning som sker med kardan, dessa två var sammankopplade på ett sinnrikt vis.

Bilen var rejält tilltagen, gyrot var en massiv stålrotor i en cylinder som bara den vägde över 600 kilo, hela fordonet vägde runt 2,5 ton. En elmotor drev gyrot via en snäcka och denna skiva höll runt 2-3000 rpm lokaliserad i mitten av chassiet, själva bilen drevs av en 20-hästars Wolseleymotor.

Fordonet provkördes under 1913 och 1914 och det lär varit spännande upplevelser, broms fanns endast på transmission på den tunga bilen, och den enorma hjulbasen gjorde vändradien minst sagt besvärlig.

Gyrobilen konstruerades om på ett par punkter genom att bland annat vända framgaffeln 180 grader och en del annat. 28:e April 1914 visades den upp för press och allmänhet, detta skedde i Regent Park i London inför en förstummad publik.

Bilen kunde köra framåt och backa utan att tippa dessutom kunde folk hoppa på och av fordonet under full stabilitet. Däremot var den på grund av gyrots rörelseriktning instabil vid vänstersvängar.

Som bil betraktat var den direkt bristfällig på ett flertal punkter, svårhanterlig, klumpig, och bör haft tämligen blygsamma prestanda, men att konceptet i sig självt fungerade.

Men 1914 kom kriget, Wolseley fick fullt upp med krigsproduktion, Greven åkte hem till Ryssland och gyrobilen stod och samlade damm i ett hörne, och efter krigsslutet så lät man gräva ner den. Förvisso konserverad, men av greven hörde man inte något av efter kriget.

1938 beslutades att man skulle gräva upp bilen igen.

Vad hände med greve Schilovsky då? Jo han hade inte försvunnit i revolutionen, istället hade han på något sätt undgått utrensningarna av aristokratin. Kanske därför dyker han upp under namnet som en Petrovich Shklovskiy, som fick i uppdrag av den nya regimen att anlägga en monorail med gyrostabiliserat tåg i Petrograd runt 1921-22.

Några kilometer räls lades men projektet färdigställdes aldrig.

Men 1922 är han i alla fall bekräftat tillbaka i England, vilket man hos Wolseley verkar varit helt ovetande om, och inte heller verkar han brytt sig så mycket om sin gyrobil heller. Men 1926 dyker en annan intressant sak om den forne greven upp, ett patent på "Cooke-Schilovsky turn indicator" ett gyrobaserat instrument för flygplan, som ända sedan dess är ett värdefullt hjälpmedel för piloter att hålla planet i rätt nivå vid blindflygning.

Vid sidan av detta kom han under 20 och 30-talet skriva flera böcker och avhandlingar i ämnet runt gyroskop. 1924 publicerade det mest kompletta verket som helt enkelt hette "The Gyroscope"

Ett annat livstecken från Schilovsky är intressant nog från 1948 ur en korrespondens med ingen mindre än Sir B.H. Liddell Hart angående utvecklandet av en gyrobaserad kompass speciellt för stridsvagnar. På grund av allt stål i dess pansar fungerar vanliga kompasser dåligt.

Annat än detta är mycket lite känt om greve Schilovskys liv i exil, han föddes 1871 och blev redan i början av 1900-talet känd som en lysande reformator inom rysk juridik och författning. Han blev även guvernör över Kostroma. Var hans ingenjörsmässiga talang kom ifrån förefaller en gåta. Som så mycket annat i hans märkliga liv.

Varför förekommer han kortvindigt under förvanskat namn i det post-revolutionära Ryssland?

Vad gjorde han för att överleva revolutionen och hur gick det med hans tillgångar? Varför återvände han till England inkognito? Kanske fruktade han för ryska säkerhetstjänstens repressalier?

Under senare delen av sitt liv skall han arbetat för Sperry Corperation, som var specialister på navigationsinstrument för flyget, och gyroskop, såklart. Schilovsky avled i Herefordshire 1957.

Mårten Carlsson

16. Saab Sonett III en festival vinnare 1986



FILM: *https://youtu.be/UDhF071etBU*

17. Grattis Chrysler New Yorker!

Bo Legelius 1 januari 2009

I dag den 1 januari firar vi New Yorker!



Modellnamnet New Yorker började som ett utrustningspaket till 1939 års Chrysler Imperial Eight fyrdörrars sedan och lanserades mitt under modellåret. Namnet kom sedan att användas på Chryslers toppmodeller fram till 1996 och är därmed det modellnamn som använts längst på en amerikansk bil.

1958 års New Yorker tillhör vad man brukar kalla tredje generationen som kom 1955. På programmat fanns bland annat en cabriolet som bara tillverkades i 666 exemplar.

1963 års New Yorker. "Even in basic New Yorkers features, the emphasis is on superiority" slog broschyren fast.

Fortfarande 1975 var New Yorker en fullsize-bil och mitt i bränslekrisen var detta inte särskilt bra. Till höger har vi "the splendid New Yorker Brougham 4-Door Hardtop with vinyl roof".



New Yorker 4-door Sedan 1960



New Yorker 1980



New Yorker Salon 1990

SLUT